







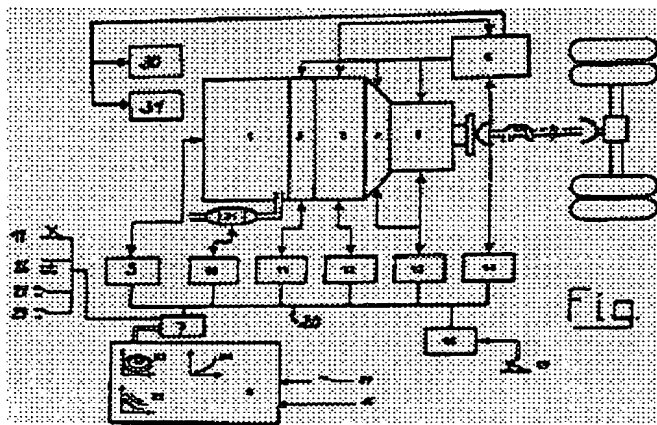
Drive system for hybrid vehicle

Patent number: EP1063120
Publication date: 2000-12-27
Inventor: KERSCHL STEFAN DR-ING (DE); LEXEN GERALD DIPL-ING (DE); VON SCHUBERT ANDREAS DIPL-ING (DE); SCHALLER VIKTOR DR-ING (DE)
Applicant: MAN NUTZFAHRZEUGE AG (DE)
Classification:
- international: B60K41/00; B60K6/04
- european: B60K41/00D2
Application number: EP20000112749 20000616
Priority number(s): DE19991029218 19990625

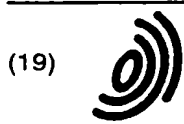
Also published as: EP1063120 (A3)**Cited documents:** US6032753
 EP0570234
 US5785137
 US5327992
 EP0511654
more >>**Abstract of EP1063120**

The drive train has components that work in conjunction to produce drive, e.g. an internal combustion engine (1), an electric motor-generator unit (3), an electrical energy storage device (6), a gearbox (5), at least one clutch (2), a vehicle computer (7) and drive train management (8) and component-specific (9-15) electronics.

These components have an associated active exhaust gas reprocessing system (21) and all components are connected to the vehicle computer and are regulated and controlled via it by the drive train management system



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) EP 1 063 120 A2

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
27.12.2000 Patentblatt 2000/52

(51) Int. Cl.⁷: B60K 41/00
// B60K6/04

(21) Anmeldenummer: 00112749.7

(22) Anmeldetag: 16.06.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erreichungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 25.06.1999 DE 19929218

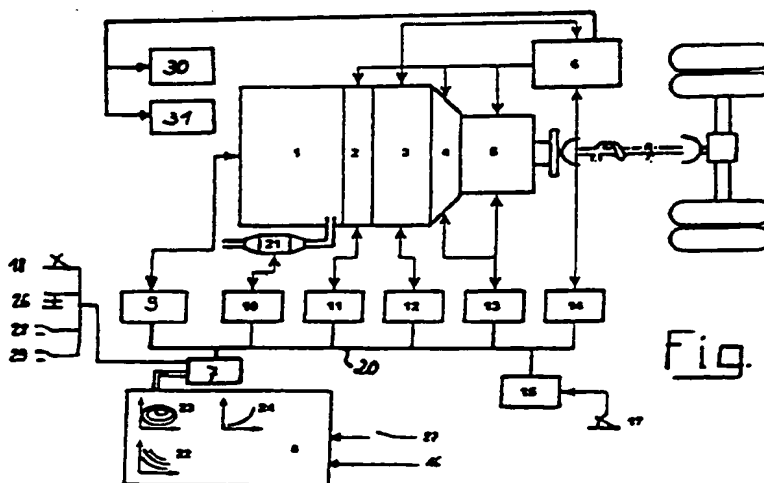
(71) Anmelder:
MAN Nutzfahrzeuge Aktiengesellschaft
80976 München (DE)

(72) Erfinder:
• Schaller, Viktor, Dr.-Ing.
82194 Gröbenzell (DE)
• Lexen, Gerald, Dipl.-Ing.
80995 München (DE)
• Kersch, Stefan, Dr.-Ing.
85402 Kranzberg (DE)
• von Schubert, Andreas, Dipl.-Ing.
81247 München (DE)

(54) Antriebsstrang eines Hybridkraftfahrzeuges

(57) Die Erfindung betrifft einen Antriebsstrang eines Kraftfahrzeuges, insbesondere eines Lastkraftwagens oder Omnibusses. Es ist Aufgabe der Erfindung, die Funktionsweise eines in einem Kraftfahrzeug vorgesehenen Antriebsstranges hinsichtlich seines Kraftstoffverbrauchs und seiner Emissionen umweltfreundlich zu optimieren. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch eine spezielle Komponenten-Kombination, welche im wesentlichen einen Verbrennungsmotor (1), eine elektrische Motor-Generator-Einheit (3), einen elektrischen Energiespeicher (6), ein Getriebe (5),

wenigstens eine Kupplung (2, 4), einen Fahrzeugrechner (7), ein Antriebsstrang-Management (8), komponentenspezifische Elektronik (9 bis 15), sowie ein Abgasnachbehandlungssystem (21) aufweist, wobei zwecks Erzielung einer zugleich erfolgenden emissions- und verbrauchsreduzierten Arbeitsweise des Antriebsstranges die einzelnen Komponenten (1, 2, 3, 4, 5, 6, 15, 21) über den mit diesen verbundenen Fahrzeugrechner (7) von dem Antriebsstrang-Management (8) regel- und steuerbar sind.



EP 1 063 120 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Antriebsstrang eines Kraftfahrzeuges, insbesondere eines Lastkraftwagens oder Omnibusses.

[0002] Aufgrund der stetigen Zunahme des Verkehrs in städtischen und stadtnahen Bereichen wird immer mehr Wert auf eine umweltschonende Verkehrsbedienung gelegt. Um auch den zukünftigen europäischen Grenzwerten für Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen zu genügen, ist eine gezielte Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik im Hinblick auf eine Verbrauchs- und Emissionsminderung notwendig.

[0003] Aus der EP 0 830 968 A1 ist ein Verfahren zum Betrieb eines nicht spurgebundenen Hybridfahrzeuges bekannt, das bei einer anstehenden Drehzahländerung des Verbrennungsmotors vorsieht, eine Batterie, unabhängig von der auf die Antriebsräder zu übertragenden Leistung, gezielt so zu laden oder zu entladen, dass die Drehzahländerung möglichst rasch erfolgt und hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, Schadstoffemission, Lärmbildung und/oder Maschinenschonung optimale Arbeitspunkte durchlaufen werden. Es ist einerseits im Fall einer anstehenden Leistungserhöhung des Verbrennungsmotors vorgesehen, die Batterie je nach Ausgangslage stärker zu entladen oder weniger stark zu laden und im Fall einer anstehenden Leistungsreduktion stärker zu laden oder weniger stark zu entladen.

[0004] Es ist Aufgabe der Erfindung, die Funktionsweise eines im einem Kraftfahrzeug vorgesehenen Antriebsstranges sowohl hinsichtlich seines Kraftstoffverbrauchs als auch seines Emissionsverhaltens umweltfreundlich zu optimieren.

[0005] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

[0006] Durch die erfindungsgemäße, zugleich erfolgende verbrauchsoptimierte sowie emissionsoptimierte Auslegung eines durch die nachfolgend genannte Komponenten-Kombination dargestellten Antriebsstranges eines Kraftfahrzeuges kann dessen Potential hinsichtlich Treibstoffeinsparung, Schadstoff- und Geräuschreduzierung in vorteilhafter Weise ausgeschöpft werden.

[0007] Der erfindungsgemäße Antriebsstrang umfasst eine Kombination antriebstechnisch miteinander zusammenwirkender Komponenten, welche im wesentlichen einen Verbrennungsmotor, eine elektrische Motor-Generator-Einheit, einen elektrischen Energiespeicher, ein Getriebe, wenigstens eine Kupplung zur Kraftübertragung einer Antriebsenergie auf antreibbare Fahrzeugräder, einen Fahrzeugrechner, ein Antriebsstrang-Management, komponentenspezifische Elektronik, sowie ein zusätzliches, aktives Abgasnachbehandlungssystem aufweisen, wobei zwecks Erzielung einer zugleich erfolgenden emissions- und verbrauchsreduzierten Arbeitsweise des gesamten Antriebsstranges sämtliche Komponenten inklusive das aktive Abgasnachbehandlungssystem mit dem Fahr-

zeugrechner verbunden und über diesen von dem Antriebsstrang-Management her mittels hiervon ausgehender Steuersignale regel- und steuerbar sind.

[0008] Ein solcherart festgelegter Antriebsstrang eines Kraftfahrzeuges, beispielsweise eines Verteilernlastkraftwagens oder eines Omnibusses, ist somit sowohl verbrauchs- als auch emissionsoptimiert ausgelegt und kann hinsichtlich seiner Betriebsstrategie entsprechend definiert werden. Um den Zielkonflikt zwischen Emissions- und Verbrauchsreduzierung zu überbrücken, wird das Optimierungspotential des Antriebsstranges in dieser Hinsicht ausgeschöpft und durch den zusätzlichen Einsatz eines aktiven Abgasnachbehandlungssystems ergänzt. Zwecks Emissionsreduzierung können sowohl Schadstoffe unter Einbeziehung des Abgasnachbehandlungssystems als auch vermeidbare Lärmbildungen durch beispielsweise Regelung der Drehzahlen des Verbrennungsmotors umweltfreundlich vermindert werden. Ein bedarfsgerechter, optimierter Einsatz von Nebenaggregaten führt zu einer Verbrauchsreduzierung und einer geringeren Schallabstrahlung des Fahrzeuges. Die Abschaltung des Verbrennungsmotors während des Fahrzeugstillstands durch eine Start-Stopp-Automatik kann durch Vermeidung des Motorleerlaufs eine überproportionale Minderung der Abgasemission ermöglichen.

[0009] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann der Anteil der emissionsreduzierten Arbeitsweise des Antriebsstranges im wesentlichen unter funktioneller Einbeziehung des aktiven Abgasnachbehandlungssystems erzielt sein, welches über vom Antriebsstrang-Management auf den Fahrzeugrechner und an eine Elektronik weitergegebene Steuersignale aktiv in seinem Verhalten steuerbar ist. Des weiteren können durch das Antriebsstrang-Management wenigstens Temperaturzustände des Abgasnachbehandlungssystems steuer- und regelbar sein.

[0010] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann die Steuerung und/oder Regelung des Abgasnachbehandlungssystems durch Änderung hierin einzubringender Einspritzmengen eines Reduktionsstoffes, beispielsweise eines Harnstoffes, und/oder der zeitweisen Einspritzung zusätzlicher Additive in das Abgasnachbehandlungssystem zur Herabsetzung dessen Regenerationstemperatur und/oder durch Aufheizen des Abgasnachbehandlungssystems und/oder durch Aufheizen der Abgase über entsprechend angeordnete Heizvorrichtungen realisiert sein. Als Heizvorrichtung kann beispielsweise ein elektrischer Heizkatalysator vorgesehen sein. Gegebenenfalls kann zwecks Realisierung einer emissionsreduzierten Arbeitsweise des Antriebsstranges eine entsprechende Steuer- und Regelung des Getriebes gegeben sein.

[0011] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung können die komponentenspezifischen Elektronik über ein gemeinsames Datenbussystem kommunizierend miteinander verbunden sein, wobei jeweils eine separate Elektronik für das Abgasnachbehand-

lungssystem, für die elektrische Motor-Generator-Einheit und für das Getriebe vorgesehen ist. Alternativ hierzu können die separaten Elektroniken zu einer gemeinsamen Elektronik zusammengefasst sein.

[0012] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann das mit dem Verbrennungsmotor verbundene Abgasnachbehandlungssystem zwecks Optimierung des Kaltstartverhaltens und Minimierung der Emissionen des Verbrennungsmotors bedarfsweise mit einer elektrischen Energie aufheizbar sein, die in der elektrischen Motor-Generator-Einheit erzeugbar und/oder aus dem elektrischen Energiespeicher bereitstellbar ist, wobei durch das Antriebsstrang-Management - in Abhängigkeit von hierin eingespeicherten Kennfeldern und Parametern - eine notwendige Heizleistung für das Abgasnachbehandlungssystem ermittelbar und über das Antriebsstrang-Management, den Fahrzeugrechner, das Datenbussystem und deren komponentenspezifischen Elektroniken und einem Energiespeicher-Management von der Motor-Generator-Einheit und/oder dem elektrischen Energiespeicher anforderbar ist.

[0013] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann das Getriebe ein automatisiertes oder ein automatisches Getriebe sein.

[0014] Des weiteren kann die Elektronik des Getriebes für dieses ein Schaltprogramm aufweisen, wobei dieses Schaltprogramm abhängig von einer aktuellen Temperatur des Abgasnachbehandlungssystems änderbar ist.

[0015] Des weiteren kann die aktuelle Temperatur des Abgasnachbehandlungssystems von dessen Elektronik signalmäßig an das Antriebsstrang-Management ausgebbbar sein, von welchem signalmäßig das Schaltprogramm der Elektronik des Getriebes ansteuerbar ist.

[0016] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann das Antriebsstrang-Management eine autonome Funktionsweise aufweisen, und zusätzlich mittels fahrzeuginterner Schaltelemente und/oder fahrzeugexterner Schaltsignale verkehrsbzw. umweltorientiert beeinflussbar sein.

[0017] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung können die fahrzeuginternen Schaltelemente durch Schalter und die fahrzeugexternen Schaltsignale durch Telematik-Informations-Sender gegeben sein.

[0018] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann die elektrische Motor-Generator-Einheit zum emissionsfreien Start des Verbrennungsmotors und/oder zum kurzfristigen Antreiben des Fahrzeuges und/oder motorfern angeordneter Aggregate Energie aus dem elektrischen Energiespeicher beziehen.

[0019] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann ein den komponentenspezifischen Elektroniken zugehöriges Energiespeicher-Management eine für den Start- und/oder den Kurzbetrieb der Motor-Generator-Einheit und/oder der Aggregate ausreichende Restenergie im Energiespeicher garantieren.

[0020] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der

Erfindung können als Aggregate Nebenaggregate und/oder optionale Zusatzaggregate vorgesehen sein, welche über den elektrischen Energiespeicher bei eingeschaltetem und/oder abgeschaltetem Verbrennungsmotor mit Energie versorgbar sind. Als Zusatzaggregate können spezielle Aufbauaggregate wie z. B. Kühlaggregate oder Elektronikantriebe vorgesehen sein.

[0021] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann von dem Fahrzeugrechner und/oder dem Antriebsstrang-Management her der Verbrennungsmotor bei verkehrsbedingten Stopps des Fahrzeuges und bei Schub- und Leerlaufbetrieb zusätzlich über eine, den komponentenspezifischen Elektroniken zugehörige EDC-(Electronic-Diesel-Control) ausschaltbar sein. Des weiteren kann der Verbrennungsmotor bei Betätigung eines fahrzeugseitigen Bedienelementes und/oder bei Aktivierung eines sicherheitsrelevanten Signals aus dem Fahrzeugrechner und/oder dem Antriebsstrang-Management durch die elektrische Motor-Generator-Einheit mit Energie aus dem elektrischen Energiespeicher startbar sein.

[0022] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann in der Motor-Generator-Einheit bei Fahrzeugbremsung eine Bremsenergie zu elektrischer Energie umwandelbar sein, welche im elektrischen Energiespeicher speicherbar ist. Des weiteren kann der aktuelle Ladezustand des elektrischen Energiespeichers durch das Energiespeicher-Management überwachbar sein. Des weiteren kann bei Erreichen eines maximalen Ladegrads des elektrischen Energiespeichers - bei gleichbleibender Betätigungskraft an einem Bremspedal - eine Bremskraft stufenlos mittels des Antriebsstrang-Management von der Motor-Generator-Einheit zu einem EBS-Bremssystem (Electronic-braking-System) leitbar sein.

[0023] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann zwecks optimierter Bremsenergie-Rückgewinnung mittels der elektrischen Motor-Generator-Einheit und des Energiespeichers die zu- oder abschaltbaren Kupplungen unterschiedlich schnell ansteuerbar sein. Des weiteren können die Schließgeschwindigkeiten der Kupplungen vom Antriebsstrang-Management mittels über den Fahrzeugrechner und dem Datenbussystem kommender Signale regelbar sein, wobei hierfür im Antriebsstrang-Management entsprechende Parameter abgelegt sind. Des weiteren kann während des Betätigungsvorganges der Kupplungen die Rückgewinnung der Bremsenergie deaktiviert sein.

[0024] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann das Getriebe zwecks Realisierung hoher Schließgeschwindigkeiten der Kupplungen durch die Motor-Generator-Einheit synchronisierbar sein, wobei elektrische Energie zwischen der Motor-Generator-Einheit und dem elektrischen Energiespeicher austauschbar ist. Des weiteren kann zur Synchronisierung des Getriebes zu diesem ein elektrisches Signal vom

Antriebsstrang-Management über den Fahrzeugrechner und das Datenbussystem sendbar sein, wobei dieses Signal innerhalb des Antriebsstrang-Managements in Abhängigkeit von einer Stellung eines Gangwahlhebels ermittelbar ist. Des weiteren kann zwecks Synchronisierung und Schließung der Kupplungen eine direkte Signalübermittlung zwischen der Elektronik, der Motor-Generator-Einheit und der Elektronik des Getriebes gegeben sein.

[0025] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung können als elektrische Energiespeicher Akkumulatoren und/oder Superkondensatoren vorgesehen sein. Des weiteren kann der elektrische Energiespeicher gegebenenfalls durch Brennstoffzellen ergänzt sein.

[0026] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann eine Kupplung zwischen der Motor-Generator-Einheit und dem Getriebe angeordnet sein. Des weiteren kann optionale Kupplung zwischen dem Verbrennungsmotor und der Motor-Generator-Einheit angeordnet sein. Des weiteren kann die Motor-Generator-Einheit entweder coaxial oder radial versetzt zu einer Kurbelwelle des Verbrennungsmotors anordbar sein.

[0027] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann eine Abschaltung des Verbrennungsmotors während des Stillstandes des Fahrzeuges sowie bei Schub- und Leerlaufbetrieb des Verbrennungsmotors durch eine Start-Stopp-Automatik realisierbar sein.

[0028] Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung kann die Funktion des Antriebsstrang-Managements der Funktion des Fahrzeugrechners hierarchisch übergeordnet sein.

[0029] Nachstehend ist die erfindungsgemäße Lösung an Hand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels noch näher erläutert.

[0030] In der nachstehend beschriebenen Zeichnung zeigt die Figur anhand einer Prinzipskizze die Komponenten eines Antriebsstranges eines Kraftfahrzeuges.

[0031] Der in der Figur anhand einer Prinzipskizze dargestellte Antriebsstrang eines Kraftfahrzeuges, beispielsweise eines Lastkraftwagens oder Omnibusses, besteht im wesentlichen aus den schematisch dargestellten Komponenten eines Verbrennungsmotors 1, einer optionalen Kupplung 2, einer Motor-Generator-Einheit 3, einer Kupplung 4 und einem Getriebe 5, das über eine hier nicht mit Bezugszeichen versehene Antriebswelle mit antreibbaren Fahrzeugrädern in Verbindung steht. Das Getriebe 5 kann als automatisiertes oder als automatisches Getriebe ausgeführt sein. Des weiteren ist ein elektrischer Energiespeicher 6 vorgesehen, der über hier nicht mit Bezugszeichen versehenen elektrischen Verbindungsleitungen mit der optionalen Kupplung 2, der Kupplung 4 und dem Getriebe 5 sowie über jeweils eine separate Leitung mit der Motor-Generator-Einheit 3 und einem Energiespeicher-Management 14 verbunden ist. In der hier gezeigten Version ist

die Motor-Generator-Einheit 3 coaxial zu einer Kurbelwelle des Verbrennungsmotors 1 und/oder einem Eingang des Getriebes 5 angeordnet. Die solcherart angeordnete Motor-Generator-Einheit 3 kann beispielsweise durch einen Kurbelwellengenerator-/motor oder dergleichen gegeben sein. Gemäß einer anderen, hier nicht gezeigten Version kann die Motor-Generator-Einheit 3 bezüglich einer Kurbelwelle des Verbrennungsmotors 1 und/oder einer Eingangswelle des Getriebes 5 radial versetzt und über ein entsprechendes Übertragungsglied mit der Kurbelwelle und/oder der Eingangswelle verbunden sein.

[0032] Des weiteren ist an dem Verbrennungsmotor 1, der beispielsweise als Dieselmotor ausführbar ist, ein separates Abgasnachbehandlungssystem 21 angeschlossen, das mit einer Elektronik 10 in Verbindung steht. Die optionale Kupplung 2 ist mit einer entsprechenden Elektronik 11 verbunden. Die Motor-Generator-Einheit 3 steht mit einer Elektronik 12 in Verbindung. Die Kupplung 4 und das Getriebe 5 ist an eine gemeinsame Elektronik 13 angeschlossen. Alternativ hierzu können die Kupplung 4 und das Getriebe 5 jeweils mit separaten, hier nicht dargestellten Elektronikern verbunden sein, welche über ein Datenbussystem 20 aneinander angeschlossen sind. Das Datenbussystem 20 kann beispielsweise durch ein CAN (Controller-Area-Network) gegeben sein. Der Verbrennungsmotor 1 steht mit einer EDC (Electronic-Diesel-Control) 9 in Verbindung, welche über das Datenbussystem 20 mit einem Fahrzeugrechner 7 verbunden ist. Am Eingang des Fahrzeugrechners 7 liegen die hier nicht mit Bezugszeichen versehenen Zuleitungen von Sensoren eines Fahrpedals 18, eines Gangwahlhebels 26 sowie optionaler Betriebsarten-Wahlschalter 28, 29 an. Diese sind in der hier gezeigten Version als ein für die Betriebsmodi "vorwärts" und "rückwärts" vorgesehener optionaler Betriebsarten-Wahlschalter 28 sowie als ein für die automatische oder manuelle Gangwahl vorgesehener optionaler Betriebsarten-Wahlschalter 29 gegeben.

[0033] Ausgangsseitig steht der Fahrzeugrechner 7 über das Datenbussystem 20 sowohl mit den Elektronikern 10, 11, 12, 13 als auch mit dem Energiespeicher-Management 14 und einem Bremssystem EBS (Electronic-braking-System) 15 in Verbindung. Das Bremssystem EBS 15 steht mit einer vom Bremspedal 17 kommenden Zuleitung in Verbindung. Der Fahrzeugrechner 7 steht mit einem Antriebsstrang-Management 8 in Verbindung, das bedarfsweise mit einem fahrzeuginternen Schaltelement 27 und/oder mittels fahrzeugexternen Schaltsignalen 16 verkehrsorientiert beeinflussbar ist. Innerhalb des Antriebsstrang-Managements 8 sind verschiedene Daten, wie beispielsweise ein Emissionskennfeld 22, ein Verbrauchskennfeld 23 sowie ein Temperaturkennfeld 24 abgespeichert. Der Antriebsstrang des Nutzfahrzeuges weist eine nachfolgend beschriebene Funktionsweise auf:

[0034] Die Motor-Generator-Einheit 3 startet den Verbrennungsmotor 1 emissionsfrei mittels Energie, die

aus dem elektrischen Energiespeicher 6 zur Verfügung stellbar ist. Das Energiespeicher-Management 14 garantiert eine minimale Restenergie im Energiespeicher 6, welche für den Startvorgang des Verbrennungsmotors 1 und bedarfsweise auch für einen kurzen elektrischen Antrieb sowohl des Fahrzeuges als auch gegebenenfalls motorfern angeordneter Nebenaggregate ausreichend ist. Der Verbrennungsmotor 1 ist bei verkehrsbedingten Stops sowie bei Schub- und Leerlaufbetrieb über die EDC 9 und dem Fahrzeugrechner 7 von dem Antriebsstrang-Management 8 ausschaltbar. Bei Betätigung des Fahrpedals 18 kann der Verbrennungsmotor 1 durch die Motor-Generator-Einheit 3 mittels der Energie aus dem elektrischen Energiespeicher 6 gestartet werden. Die Kommunikation der jeweiligen Elektroniken 12, 13 erfolgt über das Datenbussystem 20. Im Anlassvorgang des Verbrennungsmotors 1 und kurz danach wird das Abgasnachbehandlungssystem 21 mittels elektrischer Energie, die in der Motor-Generator-Einheit 3 erzeugbar oder aus dem elektrischen Energiespeicher 6 bereitstellbar ist, aufgeheizt, um ein optimiertes Kaltstartverhalten des Verbrennungsmotors 1 mit minimierten Emissionen zu realisieren. Zusätzlich kann das Aufheizen des Abgasnachbehandlungssystems 21 über weitere, hierfür geeignete Zeitphasen ausgedehnt werden. Abhängig vom Emissionskennfeld 22 des Verbrennungsmotors 1 und dem Temperaturkennfeld 24 des Abgasnachbehandlungssystems 21 wird die notwendige Heizleistung vom Antriebsstrang-Management 8 ermittelt und über den Fahrzeugrechner 7 und das Datenbussystem 20 entsprechende Daten an die Elektronik 10 des Abgasnachbehandlungssystems 21 und an das Energiespeicher-Management 14 übermittelt.

[0035] Die elektrische Motor-Generator-Einheit 3 bezieht zum emissionsfreien Start des Verbrennungsmotors 1 und/oder zum kurzfristigen Antreiben des Fahrzeuges Energie aus dem elektrischen Energiespeicher 6.

[0036] Des weiteren kann die Motor-Generator-Einheit 3 im elektrischen Energiespeicher 6 ausreichend Energie für den elektrischen Antrieb von weiteren Aggregaten 30, 31 zur Verfügung stellen. Diese Aggregate 30, 31 können motorfern verbaut und leistungsoptimal mit minimierter Einschaltdauer angetrieben sein. Ein den komponentenspezifischen Elektroniken 9 bis 15 zugehöriges Energiespeicher-Management 14 garantiert eine für den Start- und/oder den Kurzbetrieb der Motor-Generator-Einheit 3 und/oder der Aggregate 30, 31 ausreichende Restenergie im elektrischen Energiespeicher 6. Als Aggregate 30, 31 können Nebenaggregate 30 und/oder optionale Zusatzaggregate 31 vorgesehen sein, welche über den elektrischen Energiespeicher 6 bei eingeschaltetem und/oder abgeschaltetem Verbrennungsmotor 1 mit Energie versorgbar sind. Einzelne Nebenaggregate 30, wie z. B. Anlasser und Lichtmaschine können durch den Einsatz der Motor-Generator-Einheit 3 und des elektrischen Ener-

giespeichers 6 ersatzlos entfallen.

[0037] Die Bremsenergie kann in der Motor-Generator-Einheit 3 zur elektrischen Energie umgewandelt werden, wobei diese im elektrischen Energiespeicher 6 speicherbar ist. Das Energiespeicher-Management 14 überwacht den aktuellen Ladezustand des elektrischen Energiespeichers 6. Bei Erreichen des maximalen Ladegrads leitet das Antriebsstrang-Management 8 stufenlos die Bremskraft von der Motor-Generator-Einheit 3 zum Bremssystem EBS 15 bei gleichbleibender Kraft am Bremspedal 17.

[0038] Abhängig von dem Zu- oder Abschalten der Bremsenergie-Rückgewinnung werden die Kupplungen 2, 4 unterschiedlich schnell angesteuert, um ein optimales Ausnützen der Bremsenergie zur Rückspeisung in den elektrischen Energiespeicher 6 durch die Motor-Generator-Einheit 3 zu gewährleisten. Das Antriebsstrang-Management 8 entscheidet anhand von abgelegten Parametern und anhand von Daten des Energiespeicher-Managements 14 und der Elektronik 12 der Motor-Generator-Einheit 3 über die Schließgeschwindigkeit der Kupplungen 2, 4 und sendet entsprechende Signale über den Fahrzeugrechner 7 und das Datenbussystem 20 an die Kupplungen 2, 4. Während des Kupplungsvorganges ist die Bremsenergie-Rückgewinnung deaktiviert.

[0039] Um hohe Schließgeschwindigkeiten der Kupplungen 2, 4 realisieren zu können, synchronisiert die Motor-Generator-Einheit 3 das Getriebe 5, wobei Energie zwischen der Motor-Generator-Einheit 3 und dem elektrischen Energiespeicher 6 ausgetauscht wird. Der Befehl zum Synchronisieren kommt über den Fahrzeugrechner 7 und das Datenbussystem 20 vom Antriebsstrang-Management 8, in Abhängigkeit von der Hebelstellung des Gangwahlhebels 26 und der Schaltung der jeweiligen optionalen Betriebsarten-Wahlschalter 28, 29. Die Synchronisierung und das Schließen der Kupplungen 2, 4 erfolgt in direkter Kommunikation der Elektronik 12 der Motor-Generator-Einheit 3 mit der Elektronik 13 des Getriebes 5.

[0040] Das Schaltprogramm des Getriebes 5 wird abhängig von der Temperatur des Abgasnachbehandlungssystems 21 geändert. Die Temperatur des Abgasnachbehandlungssystems 21 wird von dessen Elektronik 10 an das Antriebsstrang-Management 8 ausgegeben. Das Antriebsstrang-Management 8 entscheidet über die Wahl des Schaltprogramms und gibt entsprechende Signale an die Elektronik 13 des Getriebes 5 weiter.

[0041] Das Antriebsstrang-Management 8 weist eine autonome Funktionsweise auf und ist zusätzlich mittels fahrzeuginterner Schaltelemente 27 und/oder fahrzeugexterner Schaltsignale 16 verkehrsorientiert beeinflussbar. Die fahrzeuginternen Schaltelemente 27 können durch herkömmliche Schalter und die fahrzeugexternen Schaltsignale 16 können durch herkömmliche Telematik-Informationen-Sender gegeben sein. Bei Vorsehen letzterer kann bei Einfahren des Fahrzeuges in

emissionsbelastete Zonen, z. B. in eine Innenstadt, durch die von einem externen Telematik-Informationssender 16 ausgesendeten Funksignale über das Antriebsstrang-Management 8 verkehrsbedingt Einfluss auf die Funktionsweise des Antriebsstranges genommen werden.

[0042] Die vom Fahrpedal 18, vom Gangwahlhebel 26 und den optionalen Betriebsarten-Wahlschaltern 28, 29 kommenden Signale werden entweder direkt dem Fahrzeugrechner 7 zur Verfügung gestellt oder indirekt über einen weiteren, hier nicht dargestellten Rechner und eine Verbindung zum Datenbussystem dem Fahrzeugrechner 7 übermittelt.

[0043] Das Getriebe 5 kann als automatisches oder als automatisiertes Getriebe ausgeführt sein. Das Datenbussystem 20 kann beispielsweise durch ein Triebstrang-CAN (Controller-Area-Network) oder dergleichen gegeben sein.

Patentansprüche

1. Antriebsstrang eines Kraftfahrzeuges, im wesentlichen bestehend aus antriebstechnisch miteinander zusammenwirkenden Komponenten wie einem Verbrennungsmotor (19), einer elektrischen Motor-Generator-Einheit (3), einem elektrischen Energiespeicher (6), einem Getriebe (5), wenigstens einer Kupplung (2, 4), einem Fahrzeugrechner (7), einem Antriebsstrang-Management (8) sowie komponentenspezifischen Elektroniken (9 bis 15), dadurch gekennzeichnet, dass den antriebstechnisch zusammenwirkenden Komponenten des Antriebsstranges ein zusätzliches, aktives Abgasnachbehandlungssystem (21) zugeordnet ist, wobei zwecks Erzielung einer zugleich erfolgenden emissions- und verbrauchsreduzierten Arbeitsweise des gesamten Antriebsstranges sämtliche Komponenten (1, 2, 3, 4, 5, 6), inklusive das aktive Abgasnachbehandlungssystem (21) mit dem Fahrzeugrechner (7) verbunden und über diesen von dem Antriebsstrang-Management (8) her mittels hiervon ausgesendeter Steuersignale regel- und steuerbar sind.
2. Antriebsstrang nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Anteil der emissionsreduzierten Arbeitsweise des Antriebsstranges im wesentlichen unter funktioneller Einbeziehung des aktiven Abgasnachbehandlungssystems (21) erzielt ist, welches über vom Antriebsstrang-Management (8) an den Fahrzeugrechner (7) und an eine Elektronik (10) des Abgasnachbehandlungssystems (21) weitergegebene Steuersignale aktiv in seinem Arbeitsverhalten steuerbar ist, und dass durch das Antriebsstrang-Management (8) wenigstens Temperaturzustände des Abgasnachbehandlungssystems (21) steuer- und regelbar sind.

3. Antriebsstrang nach einem der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerung und/oder Regelung des Abgasnachbehandlungssystems (21) durch Änderung hierin einzubringender Einspritzmengen eines Reduktionsstoffes und/oder der zeitweisen Einspritzung zusätzlicher Additive in das Abgasnachbehandlungssystem (21) zur Herabsetzung dessen Regenerationstemperatur und/oder durch Aufheizen des Abgasnachbehandlungssystems (21) und/oder durch Aufheizen der Abgase über entsprechend angeordnete Heizvorrichtungen realisiert ist.
4. Antriebsstrang nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die komponentenspezifischen Elektroniken (9 bis 15) über ein gemeinsames Datenbussystem (20) kommunizierend miteinander verbunden sind, wobei die Elektronik (10) für das Abgasnachbehandlungssystem (21), eine Elektronik (12) für die elektrische Motor-Generator-Einheit (3) und eine Elektronik (13) für das Getriebe (5) vorgesehen ist, und dass das mit dem Verbrennungsmotor (1) verbundene Abgasnachbehandlungssystem (21) zwecks Optimierung des Kaltstartverhaltens und Minimierung der Emissionen des Verbrennungsmotors (1) bedarfsweise mit einer elektrischen Energie aufheizbar ist, die in der elektrischen Motor-Generator-Einheit (3) erzeugbar und/oder aus dem elektrischen Energiespeicher (6) bereitstellbar ist, wobei durch das Antriebsstrang-Management (8) - in Abhängigkeit von hierin eingespeicherten Kennfeldern (22, 24) und Parametern - eine notwendige Heizleistung für das Abgasnachbehandlungssystem (21) ermittelbar und über das Antriebsstrang-Management (8), den Fahrzeugrechner (7), das Datenbussystem (20) und deren komponentenspezifischen Elektroniken (9 bis 15) und einem Energiespeicher-Management (14) von der Motor-Generator-Einheit (3) und/oder dem elektrischen Energiespeicher (6) anforderbar ist.
5. Antriebsstrang-Management nach einem der vorangegangenen Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebe (5) ein automatisiertes oder eine automatisches Getriebe ist, und dass die Elektronik (13) ein Schaltprogramm für das Getriebe (5) aufweist, wobei das Schaltprogramm abhängig von einer aktuellen Temperatur des Abgasnachbehandlungssystems (21) änderbar ist, und dass die aktuelle Temperatur des Abgasnachbehandlungssystems (21) von dessen Elektronik (10) signalmäßig an das Antriebsstrang-Management (8) ausgebar ist, von welchem signalmäßig das Schaltprogramm der Elektronik (13) des Getriebes (5) ansteuerbar ist.
6. Antriebsstrang nach einem der Ansprüche 1 bis 5,

dadurch gekennzeichnet, dass das Antriebsstrang-Management (8) eine autonome Funktionsweise aufweist und zusätzlich mittels fahrzeuginterner Schaltelemente (27) und/oder fahrzeugexterner Schaltsignale (16) verkehrs- bzw. umweltorientiert beeinflussbar ist.

7. Antriebsstrang nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die fahrzeuginternen Schaltelemente (27) durch Schalter und die fahrzeugexternen Schaltsignale (16) durch Telematik-Informationen-Sender gegeben sind, und dass die elektrische Motor-Generator-Einheit (3) zum emissionsfreien Start des Verbrennungsmotors (1) und/oder zum kurzfristigen Antreiben des Fahrzeuges und/oder motorfern angeordneter Aggregate (30, 31) Energie aus dem elektrischen Energiespeicher (6) bezieht, und dass ein den komponentenspezifischen Elektroniken (9 bis 15) zugehöriges Energiespeicher-Management (14) eine für den Start- und/oder den Kurzbetrieb der Motor-Generator-Einheit (3) und/oder der Aggregate (30, 31) ausreichende Restenergie im elektrischen Energiespeicher (6) garantiert, und dass als Aggregate (30, 31) Nebenaggregate (30) und/oder optionale Zusatzaggregate (31) vorgesehen sind, welche über den elektrischen Energiespeicher (6) bei eingeschaltetem und/oder abgeschaltetem Verbrennungsmotor (1) mit Energie versorgbar sind.
8. Antriebsstrang nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass von dem Fahrzeugrechner (7) und/oder dem Antriebsstrang-Management (8) her der Verbrennungsmotor (1) bei verkehrsbedingten Stops des Fahrzeuges und bei Schub- und Leerlaufbetrieb zusätzlich über eine, den komponentenspezifischen Elektroniken (9 bis 15) zugehörige EDC (Electronic-Diesel-Control) (9) ausschaltbar ist und dass der Verbrennungsmotor (1) bei Betätigung eines fahrzeugseitigen Bedienelementes (17, 18) und/oder bei Aktivierung eines sicherheitsrelevanten Signals aus dem Fahrzeugrechner (7) und/oder dem Antriebsstrang-Management (8) durch die elektrische Motor-Generator-Einheit (3) mit Energie aus dem elektrischen Energiespeicher (6) startbar ist.
9. Antriebsstrang nach einem der Ansprüche 1 und 8, dadurch gekennzeichnet, dass in der Motor-Generator-Einheit (3) bei Fahrzeugbremsung eine Bremsenergie zu elektrischer Energie umwandelbar ist, welche im elektrischen Energiespeicher (6) speicherbar ist, und dass der aktuelle Ladezustand des elektrischen Energiespeichers (6) durch das Energiespeicher-Management (14) überwachbar ist, und dass bei Erreichen eines maximalen Ladegrads des elektrischen Energiespeichers (6) - bei gleichbleibender Betätigungskraft an einem Brems-

pedal (17) - eine Bremskraft stufenlos mittels des Antriebsstrang-Managements (8) von der Motor-Generator-Einheit (3) zu einem EBS-Bremssystem (Electronic-braking-System) (15) leitbar ist.

10. Antriebsstrang nach einem der vorangegangenen Ansprüche 1, 8 und 9, dadurch gekennzeichnet, dass zwecks optimierter Bremsenergie-Rückgewinnung mittels der elektrischen Motor-Generator-Einheit (3) und des Energiespeichers (6) die zu- oder abschaltbaren Kupplungen (2, 4) unterschiedlich schnell ansteuerbar sind, und dass die Schließgeschwindigkeiten der Kupplungen (2, 4) vom Antriebsstrang-Management (8) über den Fahrzeugrechner (7) und dem Datenbussystem (20) kommender Signale regelbar sind, wobei hierfür im Antriebsstrang-Management (8) entsprechende Parameter (22, 23, 24) abgelegt sind, und dass während des Betätigungsvorganges der Kupplungen (2, 4) die Rückgewinnung der Bremsenergie deaktiviert ist.
11. Antriebsstrang nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebe (5) zwecks Realisierung hoher Schließgeschwindigkeiten der Kupplungen (2, 4) durch die Motor-Generator-Einheit (3) synchronisierbar ist, wobei elektrische Energie zwischen der Motor-Generator-Einheit (3) und dem elektrischen Energiespeicher (6) austauschbar ist, und dass zur Synchronisierung des Getriebes (5) zu diesem ein elektrisches Signal vom Antriebsstrang-Management (8) über den Fahrzeugrechner (7) und das Datenbussystem (20) sendbar ist, wobei dieses Signal innerhalb des Antriebsstrang-Managements (8) in Abhängigkeit von einer Stellung eines Gangwahlhebels (26) ermittelbar ist, und dass zwecks Synchronisierung und Schließung der Kupplungen (2, 4) eine direkte Signalübermittlung zwischen der Elektronik (12), der Motor-Generator-Einheit (3) und der Elektronik (13) des Getriebes (5) gegeben ist.
12. Antriebsstrang nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass als elektrische Energiespeicher (6) Akkumulatoren und/oder Superkondensatoren vorgesehen sind, und dass der elektrische Energiespeicher (6) gegebenenfalls durch Brennstoffzellen ergänzt ist.
13. Antriebsstrang nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass eine Kupplung (4) zwischen der Motor-Generator-Einheit (3) und dem Getriebe (5) angeordnet ist, und dass eine optionale Kupplung (2) zwischen dem Verbrennungsmotor (1) und der Motor-Generator-Einheit (3) angeordnet ist,

und dass die Motor-Generator-Einheit (3) entweder koaxial oder radial versetzt zu einer Kurbelwelle des Verbrennungsmotors (1) anordbar ist, und dass eine Abschaltung des Verbrennungsmotors (1) während des Stillstandes des Fahrzeuges sowie bei Schub- und Leerlaufbetrieb des Verbrennungsmotors (1) durch eine Start-Stopp-Automatik realisierbar ist.

14. Antriebsstrang nach einem der vorangegangenen Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Funktion des Antriebsstrang-Managements (8) der Funktion des Fahrzeugrechners (7) hierarchisch übergeordnet ist.

15

20

25

30

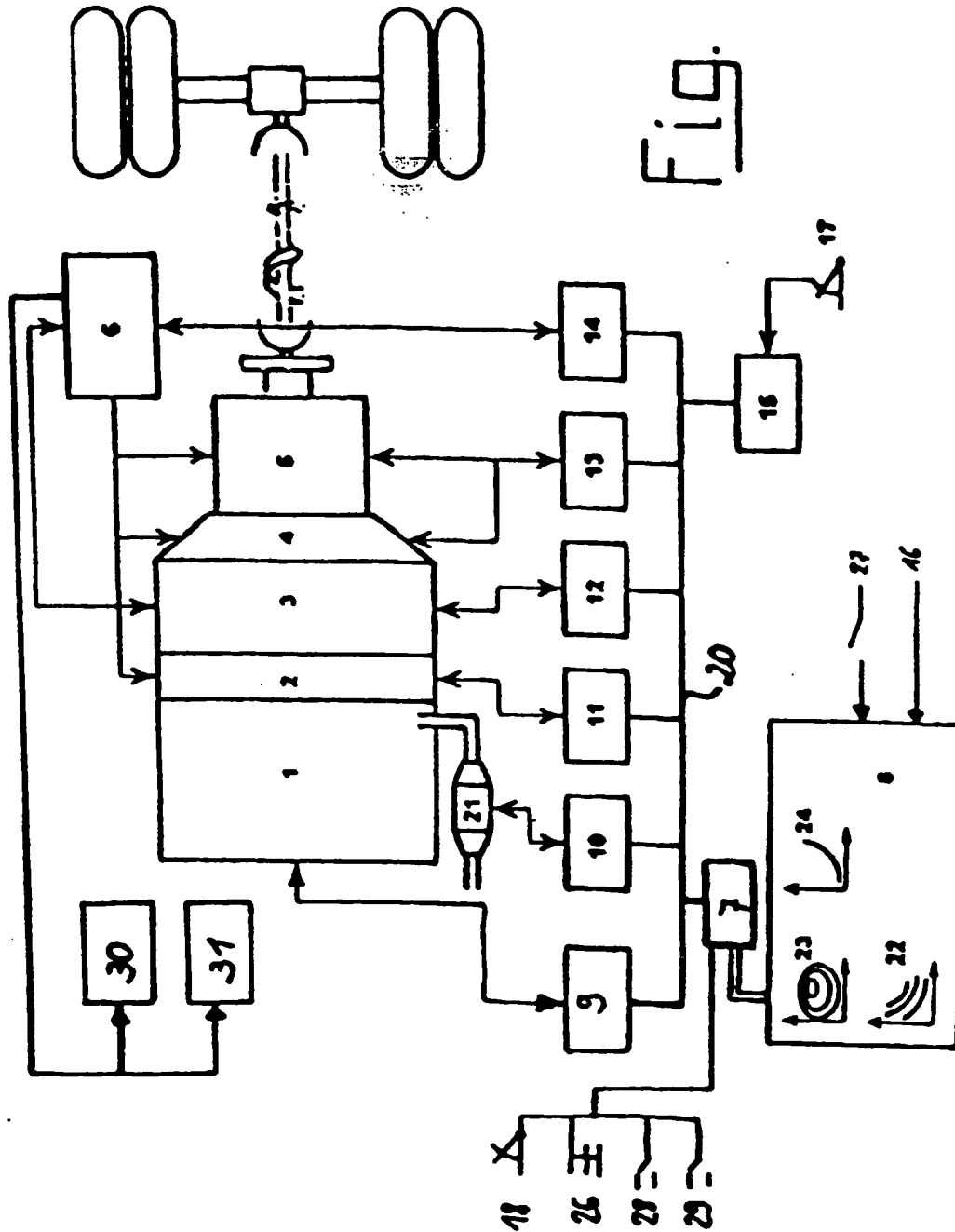
35

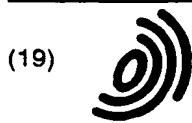
40

45

50

55





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 063 120 A3

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
17.07.2002 Patentblatt 2002/29

(51) Int Cl.7: B60K 41/00, B60K 6/04,
F16H 59/78, F01N 3/20

(43) Veröffentlichungstag A2:
27.12.2000 Patentblatt 2000/52

(21) Anmeldenummer: 00112749.7

(22) Anmeldetag: 16.06.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 25.06.1999 DE 19929218

(71) Anmelder: MAN Nutzfahrzeuge
Aktiengesellschaft
80976 München (DE)

(72) Erfinder:
• Schaller, Viktor, Dr.-Ing.
82194 Gröbenzell (DE)
• Lexen, Gerald, Dipl.-Ing.
80995 München (DE)
• Kersch, Stefan, Dr.-Ing.
85402 Kranzberg (DE)
• von Schubert, Andreas, Dipl.-Ing.
81247 München (DE)

(54) **Antriebsstrang eines Hybridkraftfahrzeuges**

(57) Die Erfindung betrifft einen Antriebsstrang eines Kraftfahrzeuges, insbesondere eines Lastkraftwagens oder Omnibusses. Es ist Aufgabe der Erfindung, die Funktionsweise eines in einem Kraftfahrzeug vorgesehenen Antriebsstranges hinsichtlich seines Kraftstoffverbrauchs und seiner Emissionen umweltfreundlich zu optimieren. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch eine spezielle Komponenten-Kombination, welche im wesentlichen einen Verbrennungsmotor (1), eine elektrische Motor-Generator-Einheit (3), einen

elektrischen Energiespeicher (6), ein Getriebe (5), wenigstens eine Kupplung (2, 4), einen Fahrzeugrechner (7), ein Antriebsstrang-Management (8), komponentenspezifische Elektroniken (9 bis 15), sowie ein Abgasnachbehandlungssystem (21) aufweist, wobei zwecks Erzielung einer zugleich erfolgenden emissions- und verbrauchsreduzierten Arbeitsweise des Antriebsstranges die einzelnen Komponenten (1, 2, 3, 4, 5, 6, 15, 21) über den mit diesen verbundenen Fahrzeugrechner (7) von dem Antriebsstrang-Management (8) regel- und steuerbar sind.

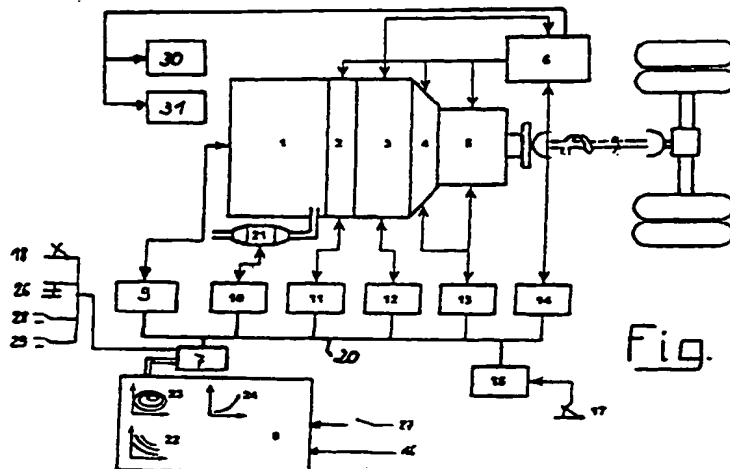


Fig.



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 11 2749

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
P, Y	US 6 032 753 A (OHTSUKA KAORU ET AL) 7. März 2000 (2000-03-07)	1, 2, 12	B60K41/00 B60K6/04 F16H59/78 F01N3/20
Y, P	* das ganze Dokument *	3, 4, 6	
X	& JP 09 329060 A (TOYOTA MOTOR CORP) 22. Dezember 1997 (1997-12-22)	1, 2, 12	
Y	---	3, 4, 6	
Y	EP 0 570 234 A (MITSUBISHI MOTORS CORP) 18. November 1993 (1993-11-18)	1-4, 6	
Y	* das ganze Dokument *	---	
Y	US 5 785 137 A (REUYL JOHN S) 28. Juli 1998 (1998-07-28)	1-4, 6, 12, 14	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
Y	* das ganze Dokument *	---	
Y	US 5 327 992 A (BOLL WOLF) 12. Juli 1994 (1994-07-12)	1-4, 6, 12, 14	
Y	* das ganze Dokument *	---	
A	EP 0 511 654 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 4. November 1992 (1992-11-04)	1-4, 8, 9	B60K F16H F01N
A	* das ganze Dokument *	---	
A	EP 0 477 082 A (NISSAN MOTOR) 25. März 1992 (1992-03-25)	5	
A	* das ganze Dokument *	---	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort MÜNCHEN		Abschlußdatum der Recherche 17. Mai 2002	
		Prüfer Vogt-Schilb, G	
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument</p> <p>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P0403)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 2749

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

17-05-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 6032753 A	07-03-2000	JP 3230438 B2 JP 9329060 A	19-11-2001 22-12-1997
EP 0570234 A	18-11-1993	JP 5328525 A JP 2874448 B2 JP 5328526 A JP 5328522 A AU 3857793 A DE 69327072 D1 DE 69327072 T2 EP 0570234 A1 KR 138628 B1 US 5785138 A	10-12-1993 24-03-1999 10-12-1993 10-12-1993 18-11-1993 30-12-1999 20-07-2000 18-11-1993 30-04-1998 28-07-1998
US 5785137 A	28-07-1998	KEINE	
US 5327992 A	12-07-1994	DE 4217668 C1 FR 2691680 A1 GB 2267364 A , B IT 1266510 B1 JP 2585179 B2 JP 6048222 A	06-05-1993 03-12-1993 01-12-1993 30-12-1996 26-02-1997 22-02-1994
EP 0511654 A	04-11-1992	JP 2827568 B2 JP 4331402 A DE 69201094 D1 DE 69201094 T2 EP 0511654 A2 US 5323868 A	25-11-1998 19-11-1992 16-02-1995 24-05-1995 04-11-1992 28-06-1994
EP 0477082 A	25-03-1992	JP 4123936 A EP 0477082 A2	23-04-1992 25-03-1992

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82